Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u

Indeks 231 576
ISBN 978-83-248-1599-9
Co dwa tygodnie
Cena 26,90 zł (5% VAT)

Kultowe AUTA PRL-u

Nr 122

ZAZ 968M

ZAZ 968M

formacja o dodatku:
odel samochodu
porter: De Agostini Polska Sp. z o.o.
Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa

CO DWA TYGODNIE
INDEKS 231576
ISBN 978-83-248-3752-6
0 788324 837526

DeAGOSTINI

Kultowe AUTA PRL-u

ZAZ 968M

Kozacki wóz 3

TAMTE CZASY

Eksplozja w rotundzie 6

PRZEGLĄD PRASY

Zaporożec bez uszu 10

Już za dwa tygodnie kolejny numer z modelem samochodu!

TARPAN 233, 1975 rok

© 2013 De Agostini Polska sp. z o.o.

Wydawca: De Agostini Polska sp. z o.o
Dyrektor generalny: Joanna Salak
Dyrektor finansowy: Dariusz Olak
Redaktor naczelna: Joanna Dowgiałło-Tyszka
Redakcja: Katarzyna Beliniak, Jarosław Stawirej
Asystent redakcji: Luiza Balejko
Zdjęcia i ilustracje: Okładka: II. Jarosław Wróbel; 3: Michał Leśniewski (g), Wikimedia Commons/public domain (d); 4: Wikimedia Commons/public domain (g), De Agostini; 5: Michał Leśniewski (g), Wikimedia Commons/ Ralf Smallkaa* (d); 6: PAP/Adam Urbanek (c), PAP/Bartłomiej Zborowski (d); 7: PAP/Grzegorz Rogiński (pg), PAP/CAF/ Teodor Walczak (d); 8: PAP/Adam Urbanek; 9: NAC/ Siemaszko Zbyszko (pg); NAC/ Rutowska Grażyna (d); 10: PAP/Adam Urbanek; 11-12 II. Jarosław Wróbel; 13-14: De Agostini.
*Dostępne na licencji Creative Commons Uznanie autorstwa-Na tych samych warunkach 2.0 Ogólny, http://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.pl

Tekst i konsultacja merytoryczna: Michał Leśniewski
Finanse: Marta Al-Abbas, Joanna Orłowska
Księgowość: Ewa Kosowska, Katarzyna Zakrzewska, Dorota Hawryluk, Justyna Giera
Marketing: Michał Ślęczka
Biuro obsługi klientów: Joanna Kędra
Produkcja: Beata Wronka, Magdalena Kąpińska, Ewa Zduniak, Patrycja Krasowska
Dystrybucja i prenumerata: Maciej Gocał, Beata Stawierej, Anna Krupa
Opracowanie i skład: TOTEM
Druk: KF Partner Grzegorz Kosior
Adres redakcji:
ul. Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa

ISBN: 978-83-248-1599-9 (seria)
ISBN: 978-83-248-3752-6 (numer 122)
INDEKS: 231 576

Internetowe Biuro Obsługi Klientów:
www.deagostini.pl/bok

HOBBY, KOLEKCJE, EDUKACJA
www.deagostini.pl

Biuro Obsługi Klientów/Prenumerata/Sprzedaż numerów archiwalnych:
tel. 22 488 62 01, faks 22 488 62 51

Numery archiwalne są wysyłane za zaliczeniem pocztowym po otrzymaniu pisemnego lub telefonicznego zamówienia.
Sprzedaż numerów archiwalnych do wyczerpania nakładu.

Reklamacje powinny być składane na piśmie, z podaniem daty stwierdzenia wady produktu, na adres:
De Agostini Polska Sp. z o.o.
Ul. Ciszewskiego 15, 02-777 Warszawa
lub telefonicznie pod numerem 22 488 62 01

Kopiowanie i wykorzystywanie całości lub jakichkolwiek fragmentów bez zgody wydawcy zabronione. Wszelkie prawa zastrzeżone.
Wydawca ostrzega P.T. Sprzedawców, że sprzedaż aktualnych i archiwalnych egzemplarzy po cenie innej niż cena detaliczna ustalona przez Wydawcę jest zabroniona i skutkuje odpowiedzialnością karną. Wydawca zastrzega sobie możliwość dokonywania zmian w treści, kolejności i liczbie elementów kolekcji.
Uwaga! Produkt nie jest przeznaczony dla dzieci poniżej 14. roku życia.

Dziękujemy Panu Michałowi Leśniewskiemu (www.graty.art.pl) za pomoc i udostępnienie zdjęć do publikacji.

Kozacki wóz

ZAZ 968M

Zaporożec z „uszami" był w Polsce bardzo popularny w latach 70. Jego młodszego brata spotykano wprawdzie nieco rzadziej, ale po naszych drogach jeździło kilkanaście tysięcy sztuk.

W dniu19 stycznia w Emden w Niemczech z taśmy montażowej zjechał ostatni garbus w Europie. 2 marca na pokładzie statku kosmicznego Sojuz 28 znalazł się pierwszy czechosłowacki kosmonauta. 1 kwietnia miała miejsce premiera dobrze znanego w Polsce francuskiego serialu animowanego zatytułowanego „Był sobie człowiek". 16 października kardynał Karol Wojtyła został wybrany na papieża i przyjął imię Jan Paweł II. Tego samego dnia Wanda Rutkiewicz jako trzecia kobieta w historii, pierwsza Europejka i pierwsza osoba z Polski stanęła na szczycie Mount Everestu.

To tylko niektóre z wydarzeń w 1978 roku. W tym samym roku wprowadzono też do produkcji Zaporożca (z rosyjskiego: kozak) oznaczonego symbolem 968M. Należał on do rodziny modeli 96X, produkowanej od 1966 roku. Nie da się ukryć, że wóz linią i kształtem nadwozia przypominał wytwarzany od 1961 roku model NSU Prinz 4. W tamtych czasach takie postępowanie Związku Radzieckiego specjalnie nie dziwiło. W czasach zimnej wojny nie było mowy o wytaczaniu procesów o kradzież pomysłu albo – po prostu – o szpiegostwo przemysłowe. Gra toczyła się o coś znacznie ważniejszego niż patenty. Zarówno Związek Radziecki, jak i Zachód dysponowały bronią atomową. Dlatego mało kto oficjalnie zwracał uwagę na „inspiracje" radzieckich twórców zachodnimi pojazdami, samolotami, a nawet sprzętem gospodarstwa domowego. Sztandarowym przykładem takej „inspiracji" były Tu-144 i Concorde, które zaprezentowano niemal równocześnie po obu stronach żelaznej kurtyny.

INSPIRACJA

Patrząc na NSU Prinz 4, trudno nie dostrzec zastanawiających podobieństw w proporcjach i kształcie nadwozia. Może i ZAZ 968 nie był dokładną kopią niemieckiego auta, ale z całą pewnością był na nim wzorowany.

ZAZ 968M

Dziś zaporożce popadają w ruinę porzucone w różnych miejscach. A przecież za kilkanaście lat będą na wagę złota.

Zaporożec 966, oprócz nadwozia podobnego do niemieckiego wozu, miał też czterocylindrowy, widlasty silnik. I tu pojawia się kolejna zagadka motoryzacyjna. Łudząco podobną konstrukcyjnie jednostkę napędową Ford wprowadził w samochodach Taunus w 1962 roku. Pierwsza wersja tego silnika miała pojemność skokową 1183 ccm. Silnik Zaporożca 966W (litera W oznaczała odmianę tymczasową) początkowo miał pojemność 887 ccm, a w 1967 roku zastąpiła go jednostka V4 o pojemności 1198 ccm.

Żeby jeszcze dodatkowo zagmatwać „sprawę kozaka", źródła rosyjskojęzyczne sugerują, że inspiracją twórców Zaporożca był Chevrolet Corvair, produkowany od 1959 roku. Źródła zachodnie natomiast twierdzą, że to twórcy NSU Prinza wzorowali się na Corvairze. Według tych opinii inżynierowie NSU zaprojektowali bardzo podobny pojazd, również z silnikiem z tyłu, lecz w nieco mniejszej skali. Jakby tego było mało, wschodnie źródła podają, że deskę rozdzielczą Zaporożca radzieccy projektanci ściągnęli z podobnego wizualnie samochodu – brytyjskiego Hillmana Impali.

Zaporożec był wzorowany na modelu NSU Prinz, który z kolei był zmniejszoną kopią Chevroleta Corvaira.

Zaporożec bez uszu

Mniej więcej w taki sposób powstał Zaporożec ZAZ 968, w Związku Radzieckim oraz w Polsce znany jako „uszaty". Ten przydomek pochodził od charakterystycznych wlotów powietrza do układu chłodzenia, umieszczonych po bokach, w tylnej części nadwozia.

We wspomnianym na wstępie 1978 roku pojawiła się jego zmodernizowana wersja, czyli 968M. Z nowego modelu zniknęły charakterystyczne wloty powietrza, zastąpione przez zwykłą kratkę. Wiązało się to ze zmianą sposobu chłodzenia silnika. Dodatkowe otwory zasysające powietrze umieszczono w pokrywie silnika i pod tylną tablicą rejestracyjną. Stamtąd powietrze było zasysane przez umieszczony nad silnikiem duży wentylator, napędzany paskiem klinowym.

W miejscu okrągłych tylnych świateł pojawiły się prostokątne klosze lamp. Zamiast dotychczasowych chromów zastosowano coraz modniejsze elementy gumowe oraz z tworzyw sztucznych. Chromowaną listwę ozdobną zastąpił czarny plastikowy pas pomiędzy reflektorami z napisem „968M" i kierunkowskazami na końcach. Zderzaki otrzymały zaś gumowe wykończenia.

Koło zapasowe, w poprzednim modelu ulokowane na przedniej ścianie we wnętrzu bagażnika, przeniesiono do tyłu, na prawą stronę komory silnika. W ten sposób powiększono nieco pojemność bagażnika, ale równocześnie przód pojazdu stał się lżejszy. Jazda nieobciążonym samochodem po krętych drogach zrobiła się jeszcze trudniejsza, bo środek ciężkości auta został przesunięty mocno do tyłu. W Zaporożcu cały układ napędowy znajdował się przecież z tyłu: skrzynia biegów i silnik, który napędzał tylne koła. Jednak o ile na krętej drodze samochód potrafił sprawiać problemy, o tyle na wertepach sprawdzał się zaskakująco dobrze.

dane techniczne

- Silnik: czterocylindrowy, czterosuwowy, benzynowy, o pojemności 1197 ccm
- Prędkość maksymalna: 118 km/h
- Zużycie paliwa: 7 l/100 km
- Moc: 41 KM
- Masa własna: 840 kg
- Wymiary: długość – 3765 mm; szerokość – 1490 mm; wysokość – 1425 mm

TYLNA BELKA

Nie licząc zmodernizowanych wlotów powietrza, najbardziej rzucającą się w oczy modyfikacją była zmieniona tylna belka. Archaiczne okrągłe lampy zastąpiono prostokątnymi, ustawionymi poziomo.

Dzielność terenową zawdzięczał stosunkowo dużemu, bo aż 17-centymetrowemu prześwitowi.

Serce dla wielu ciał

Warto też zwrócić uwagę na układ napędowy instalowany w Zaporożcach. W tamtych czasach jeden i ten sam silnik stosowany był przez wiele lat. Jeżeli został dobrze opracowany, nie było potrzeby używać nowego, nawet jeśli zmieniał się model samochodu. Skonstruowanie nowej jednostki napędowej wymagało wiele czasu i pieniędzy. Oszczędne gospodarowanie gotowymi konstrukcjami było popularną praktyką. Stosowało ją wielu producentów samochodów, zarówno wschodnich (czytaj: socjalistycznych), jak i zachodnich (czytaj: kapitalistycznych). Jako przykłady z Zachodu można wymienić chociażby Renault albo Mazdę. W zaporożcach wszystkich generacji montowano jeden rodzaj silnika. Ciekawostką jest to, że motor używany w ZAZ-ach 968 działał również na tańszej, tzw. „niebieskiej" benzynie, o liczbie oktanowej 76.

Silnik nie był jedynym elementem „wielokrotnego" użytku. Podobnie jak w innych krajach, również w Związku Radzieckim występowała unifikacja części. Pozwalało to zmniejszyć koszty projektowania i produkcji poszczególnych elementów samochodu. ZAZ 968M został np. wyposażony w zegary i przełączniki od Łady WAZ 2101 oraz w pompę paliwa i gaźnik z tego samochodu.

ZAZ 968M kosztował w 1982 roku 150 000 zł. W owym czasie średnia roczna pensja wynosiła 139 000 zł.

Różne wersje

Oprócz „zwykłego" 968M produkowano kilka odmian, przeznaczonych głównie dla inwalidów z różnymi stopniami i rodzajami niepełnosprawności: MB – dla osób z niedowładem lub brakiem obu nóg; MD lub MG – dla osób z niepełnosprawnością jednej nogi oraz MR – dla kierowców z niepełnosprawnością jednej ręki i jednej nogi. Wytwarzano też odmianę MP, czyli pikap. Była ona używana głównie do transportu niewielkich ładunków na terenie dużych zakładów przemysłowych.

Do Polski Zaporożce 968M trafiły na początku lat 80. Sprowadzono ich kilkanaście tysięcy. Cenę jednego egzemplarza ustalono w 1982 roku na 150 000 złotych, co było mniej więcej równowartością średniej rocznej pensji. Jako ciekawostkę można dodać, że nabywca otrzymywał również „bogate" wyposażenie dodatkowe, które oprócz narzędzi zawierało między innymi pompkę do kół, łyżkę do opon i korbę do odpalania silnika.

PRZEKRÓJ

Przekrój Zaporożca doskonale pokazuje, jak nierównomierny był rozkład masy w tym samochodzie. Widać też, że komfort podróżowania na tylnej kanapie nie był najwyższy. Na zdjęciu: eksponat w muzeum w Archangielsku.

EKSPLOZJA W ROTUNDZIE

W sylwestra 1978/1979 Polskę zasypał śnieg i skuł mróz. Ledwo odsapnęliśmy po zimie stulecia, gdy w centralnym miejscu Warszawy doszło do potężnego wybuchu. To eksplodował gaz w charakterystycznym okrągłym budynku banku PKO, tzw. rotundzie.

O takim warszawskim adresie marzy wiele osób – nie tylko mieszkańcy, ale również przedsiębiorcy: Marszałkowska 100/102. Znajduje się tam rotunda, mieszcząca oddział banku PKO. Jest jednym z bardziej charakterystycznych budynków Ściany Wschodniej, sztandarowej budowy epoki gomułkowskiej.

Założenie architektoniczne powstawało blisko dziesięć lat – od 1960 do 1969 roku. Obejmowało między innymi budowę Domów Towarowych „Centrum" oraz właśnie rotundy. Pracami architektonicznymi kierował Zbigniew Karpiński. Okrągła budowla została otwarta przed końcem budowy całego kompleksu. Pierwsi klienci skorzystali z usług banku już w 1966 roku.

Rotunda z charakterystycznym „plisowanym" dachem jest nieco wyższa od strony frontowej, czyli skrzyżowania ulicy Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich. Z tego powodu mieszkańcy stolicy szybko ochrzcili ją mianem „czapki generalskiej".

NIE ZAPOMNIEĆ

Warszawiacy pamiętają tragedię z 1979 roku. W 30. rocznicę wybuchu pod rotundą odbyła się uroczystość, w której wzięła udział m.in. prezydent Warszawy Hanna Gronkiewicz-Waltz. Przy tablicy pamiątkowej złożono kwiaty i zapalono znicze.

Seria katastrof

Przełom lat 1978–1979 nazwano w Polsce zimą stulecia. W ogromnych śnieżnych zaspach grzęzły ciężarówki i pociągi. Zamarzająca woda rozsadzała rury wodociągowe. Ten kryzys pogodowy był preludium do kryzysu gospodarczego i politycznego, który doprowadził do wprowadzenia stanu wojennego w grudniu 1981 roku.

Jednak dwa lata wcześniej, 15 lutego 1979 roku, doszło do tragedii dziś wymienianej jednym tchem z innymi katastrofami, jakie wydarzyły się w czasach PRL-u, takimi jak katastrofa kolejowa w Otłoczynie, pożar rafinerii ropy naftowej w Czechowicach-Dziedzicach albo katastrofa samolotów w rejonie lotniska na Okęciu.

Jak balon

Tamtego lutowego dnia tuż po południu doszło do wybuchu gazu w rotundzie PKO. Oddział banku pracował pełną parą. Znajdował się w samym centrum miasta i tam przyjeżdżało najwięcej ludzi. W sali panował tłok, kasjerki nie nadążały z obsługą klientów.

Każdy ze świadków wspomina nieco inaczej to dramatyczne wydarzenie. Niektórzy zapamiętali huk, innym wydawało się, że unieśli się na ułamek sekundy w powietrze. Osoby, które były na zewnątrz, twierdziły, że rotunda w mgnieniu oka napęczniała, a potem zapadła się w sobie. Zupełnie jak balon. Podłoga we wnętrzu budynku załamała się, tworząc wielki lej.

Ludziom znajdującym się wewnątrz na moment pociemniało w oczach, a przynajmniej tak to wspominają. Potem na chwilę zabrakło tlenu, który został zużyty w czasie wybuchu, a w powietrzu unosił się pył z betonowych części budynku. Wszędzie leżały też kawałki szkła z szyb rotundy i okolicznych budynków. Kiedy już wszystko ucichło, zewsząd zaczęły dobiegać jęki rannych i umierających. Wskutek wybuchu zginęło 49 osób, a 135 zostało rannych.

Ci, którzy nie byli świadkami zdarzenia, nie mogli uwierzyć w rozmiary katastrofy. Wybuch nastąpił o 12.37, a pogotowie otrzymało wezwanie o 12.44. W reportażu „Czarny serial. Rotunda" dr Julia Borkowska-Gomez, lekarka z pogotowia, wspomina, że tego feralnego dnia otrzymała wezwanie do wyjazdu, a nie do wypadku. Po prostu miała zobaczyć, co się stało w rotundzie. Jej zespół na miejscu pojawił się pierwszy, dziewięć minut po wybuchu. Lekarka zastała obraz jak po wojnie: zrujnowaną rotundę, biegających chaotycznie i krzyczących pokrwawionych ludzi. Natychmiast wezwała wszystkie karetki dostępne wtedy w Warszawie.

To jednak nie petarda

Milicja po otrzymaniu sygnału, że coś się stało w rotundzie (być może o wybuchu petardy) wysłała dwóch funkcjonariuszy. Z ówczesnego placu Dzierżyńskiego pod rotundę przyjechali tramwajem. Dojeżdżając na miejsce, zauważyli, że z rotundy został tylko szkielet, a z pozbawionych szyb okien zwisają pogięte żaluzje. Wtedy dotarło do nich, że to na pewno nie była petarda.

Inny milicjant kierował ruchem na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Alei Jerozolimskich. Wszedł do gmachu rotundy, żeby się ogrzać. Kiedy wyszedł na zewnątrz, aby powrócić na swój posterunek na skrzyżowaniu, nastąpiła eksplozja.

Niespełna rok po wybuchu odbudowana rotunda została ponownie otwarta.

NA POMOC

Kilka minut po wybuchu na miejscu zjawiły się jednostki ratownicze. Przyjechało nie tylko zwykłe pogotowie ratunkowe, ale także służby medyczne kolei i wojska. (PKP i wojsko dysponowały wówczas własnymi służbami medycznymi). Oczywiście na miejscu pojawili się też strażacy ze specjalistycznym sprzętem.

1957	1958	1960	1960	1962
Początek prac projektowych nad nowym modelem samochodu w fabryce MZMA w Moskwie.	Zapada decyzja o przeniesieniu produkcji do zakładów ZAZ.	Rozpoczyna się budowa Ściany Wschodniej w Warszawie, której elementem jest dziś słynna rotunda.	Rusza produkcja pierwszego Zaporożca, modelu ZAZ 965.	ZAZ 965 zostaje zmodernizowany. Pojawia się model ZAZ 965A.

Już kilkanaście minut po wybuchu, kiedy okazało się, że to nie jest żaden żart, miejsce katastrofy zostało otoczone kordonem milicjantów. W takich przypadkach i dzisiaj jest to rutynowe działanie. Chodziło o utrzymanie z daleka osób postronnych, zarezerwowanie miejsca dla służb, które będą badać miejsce wypadku oraz – nie można o tym zapomnieć – zabezpieczenie pieniędzy i książeczek PKO, które po eksplozji latały w powietrzu. Jednak mało kto zwracał na to uwagę. Zanim pod rotundą pojawiły się pogotowie i milicja, ratowaniem rannych zajmowali się przechodnie. Większość zapamiętała szkło i krew.

Pomimo początkowego chaosu akcja ratunkowa przebiegła sprawnie. Ostatnią ranną osobę wydobyto z rumowiska trzy godziny po eksplozji. Przeszukiwanie zniszczonej w 70 procentach rotundy trwało jeszcze tydzień. Pracowało przy tym kilkuset, a niektóre źródła podają, że nawet kilka tysięcy osób.

Ostatnią żywą ofiarę udało się wydobyć z gruzów rotundy trzy godziny po wybuchu.

Krew dla ofiar

Informacje o tragedii szybko obiegły Warszawę. Ludzie zaczęli spontanicznie oddawać krew dla potrzebujących. Szacuje się, że już pierwszego dnia około dwóch tysięcy mieszkańców stolicy zgłosiło się do punktów poboru krwi.

Większość ofiar wybuchu trafiała do szpitala przy ulicy Lindleya, położonego najbliżej miejsca katastrofy. Na korytarzach rozgrywały się dantejskie sceny. Wszystkie miejsca zostały zastawione wózkami i noszami z rannymi. Według wspomnień lekarzy, którzy przyjmowali poszkodowanych, chodnik przed wejściem do szpitalnej izby przyjęć niemal spływał krwią.

Zamach?

Zanim podano przyczyny wypadku, Warszawa huczała od plotek. Najczęściej powtarzana głosiła, że był to zamach. Nie bardzo było wiadomo, kto miałby go dokonać: peerelowskie służby specjalne czy może radziecki wywiad. Nikt nie wiedział dokładnie, jaki miał być cel takiego zamachu. Szybko pojawiły się różnego rodzaju dowcipy i anegdoty związane z wybuchem. Od dość delikatnych, w których żartowano, że „złotówka jeszcze nigdy nie stała tak wysoko", poprzez dość makabryczne: „Co słychać, gdy ulatnia się gaz? Tik–tak…", a kończąc na historiach w stylu: „To na pewno eksplodował, napchany pieniędzmi, prywatny sejf Edwarda Gierka" (ewentualnie Piotra Jaroszewicza).

Gaz, którego nie było

Przyczyny tragedii były jednak – jeśli można tak to ująć – dużo bardziej prozaiczne. Wynikały z licznych zaniedbań, jakich dopuszczono się w samej rotundzie oraz przy konserwacji przebiegającej niedaleko niej linii gazowej.

Wszystkie plotki krążące po mieście brały się stąd, że oficjalnie mówiło się o wybuchu gazu, a rotunda przecież nie miała instalacji gazowej.

OFIARY

W chwili wybuchu w banku było około 500 osób. Zginęło 49, a ponad 130 zostało rannych, z czego ponad połowa wymagała hospitalizacji. Liczby są jedynie szacunkowe, ponieważ cenzura nie dopuszczała do przecieków precyzyjnych danych.

1966	1966	1971	1978	15 lutego 1979
Nowy budynek banku PKO, tzw. rotunda, zostaje oddany do użytku.	Kolejna modernizacja ZAZ-a. Pojawia się model ZAZ 966.	W nowym modelu, oznaczonym liczbą 968, zrezygnowano z kratki udającej wlot chłodnicy.	Po siedmiu latach produkcji w wersji 968 inżynierowie pozbawiają Zaporożca „uszu". Tak powstaje model 968M.	Wybuch gazu pod bankiem PKO zabija 49 osób i rani 135.

Władza musiała uspokoić opinię publiczną, zbulwersowaną nie tylko katastrofą, ale i kryzysem gospodarczym oraz sytuacją polityczną. W środkach masowego przekazu – jak nazywano wówczas media – nadano 2 kwietnia programy, w których szczegółowo wyjaśniano przyczyny katastrofy. Badaniem przyczyn zajmowało się kilkanaście ośrodków, również naukowych, w całym kraju. Eksperci ustalili, że ciąg dramatycznych zdarzeń zapoczątkował uszkodzony zawór gazowy. Ulatniający się z niego gaz podziemnym tunelem, w którym biegły różnego rodzaju instalacje, przedostawał się do archiwum w podziemiach rotundy. Do wybuchu wystarczyła iskra z instalacji elektrycznej albo papieros. Należy przypomnieć, że w tamtych czasach zakazy palenia nie były tak powszechne jak obecnie.

Oficjalnie bezpośrednią przyczyną ulatniania się gazu, potwierdzoną przez specjalistów między innymi z Politechniki Warszawskiej, było pęknięcie żeliwnego zaworu. Zostało ono spowodowane najprawdopodobniej zbyt mocnym dokręceniem elementów zaworu, niskimi temperaturami oraz długotrwałymi wstrząsami wywołanymi bezpośrednią bliskością podziemnej linii kolejowej oraz bardzo ruchliwego skrzyżowania. Do pechowego zbiegu okoliczności dołączyła gruba pokrywa śnieżna, która spowodowała, że gaz nie mógł wydostać się na powierzchnię ziemi. Zamiast tego wpływał do tunelu telekomunikacyjnego, a potem do pomieszczeń archiwum.

Kilka tygodni po katastrofie w telewizji został wyemitowany specjalny program wyjaśniający jej przyczyny.

Niska temperatura sprawiła również, że ulatniający się gaz był niewyczuwalny. Niektórzy świadkowie wydarzeń twierdzili bowiem, że przyczyną eksplozji nie mógł być gaz, ponieważ go nie czuli. Trzeba jednak zaznaczyć, że gaz, który eksplodował, zgromadził się w podziemnym pomieszczeniu archiwum, a nie w głównej sali rotundy.

Raport sporządzony po katastrofie wskazywał na liczne zaniedbania, m.in. zignorowano uwagi pracowników o wadliwej lub niedziałającej wentylacji oraz o „smrodzie i zaduchu" panujących w pomieszczeniach rotundy. Nie przeprowadzono też badania linii gazowej, bo... nie było robotników.

Po ustaleniu przyczyn katastrofy przystąpiono do odbudowy „czapki generalskiej", którą ponownie otwarto na przełomie października i listopada 1979 roku. Wiele lat po tych dramatycznych wydarzeniach o katastrofie przypomina tablica pamiątkowa, umieszczona po północnej stronie rotundy.

Stalowy szkielet, na którym zbudowana jest rotunda.

NOWOCZESNOŚĆ NA OKRĄGŁO

W drugiej połowie lat 60. modernistyczna architektura zaczęła pojawiać się zarówno na placach budów, jak i w albumach prezentujących uroki powojennej stolicy. I to nie tylko z powodów propagandowych. To po prostu była nowoczesna konstrukcja, tak jak cała Ściana Wschodnia. Po wybuchu rotunda została nieco zmodyfikowana, m.in. zmieniono wszystkie szyby na przyciemniane.

Zaporożec BEZ USZU

Odświeżenie nadwozia samochodu prawdopodobnie nie miało większego wpływu na sprzedaż, bo na łaknących aut rynkach krajów socjalistycznych sprzedałaby się nawet furmanka z silnikiem.

Źle poprowadzony kanał

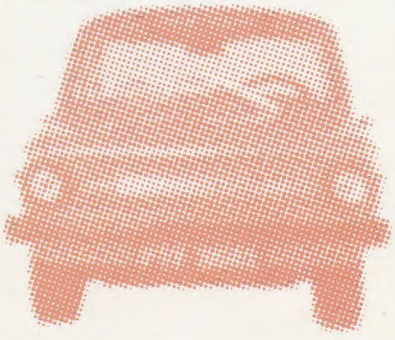
„Tymczasem w Warszawie w czasie budowy ronda obok rotundy (...) nieprzepisowo wytyczono kanał telekomunikacyjny – wykonano go zbyt blisko sieci dystrybucyjnej gazu. Gaz, który przedostał się do archiwum banku i był przyczyną wybuchu, nie wydostał się stamtąd na zewnątrz, ponieważ nie działała klimatyzacja (do naprawy zabrakło bezpieczników!). Od roku nieczynny był też wentylator wyciągowy. (...) W podsumowaniu raportu znalazło się zdanie: *Uznać należy, że przy skoordynowanym i zgodnym z obowiązującymi przepisami działaniu służb miejskich i kierownictwa rotundy uniknięcie wypadku było prawdopodobne*".

www.polskatimes.pl z dnia 13.02.2009

Jak świeże bułki

„Wielki popyt na samochody osobowe w Polsce sprawia, że nowe radzieckie ZAZ-y szybko znajdują nabywców. Za cenę nominalną 150 tys. zł klient otrzymuje samochód znacznie unowocześniony w porównaniu z poprzednim modelem oznaczonym ZAZ-968A. Należy dodać, że to unowocześnienie dotyczy przede wszystkim zewnętrznego wystroju nadwozia. Zniknęły wystające z błotników tylnych duże «kieszenie», w które łapane było powietrze do chłodzenia silnika".

Młody Technik, nr 1/1982



Szkoda kół

„Pierwszy egzemplarz produkowanego obecnie Zaporożca ZAZ-968M zademonstrowano na wystawie w Moskwie w 1977 roku. Miał on wówczas koła jezdne z samochodu Lada 1200, czyli WAZ-a 2101. W produkcji seryjnej, która ruszyła pod koniec 1979 roku, pozostały koła ze starszych modeli Zaporożca; szkoda, bo z kołami Łady ZAZ korzystniej się prezentował".

Młody Technik, nr 1/1982

Krzyk

„Było dużo osób, taki dość męczący dzień. Tyle tylko zapamiętałam. (...) Nie pamiętam. Oprzytomniałam, ale może króciutko. Pamiętam to podświadomie chyba. Było ciemno. I chyba krzyczałam wtedy. Możliwe, że dlatego zostałam uratowana".

Zdzisława Kowieska, kasjerka, „Czarny serial. Rotunda"

Koniec zmiany

„To był straszny szok. Usłyszałam potężny huk, wszystko zaczęło się walić. Ocknęłam się kilkanaście minut po wybuchu. Pamiętam długie przesłuchiwania" – wspominała ćwierć wieku po katastrofie ówczesna pracownica banku, Maria Wójcicka. Jej zdaniem, w wypadku mogłoby zginąć więcej osób. – Pracowaliśmy w systemie zmianowym. Przed wybuchem pracę kończyła właśnie pierwsza zmiana, a druga dopiero zaczęła się schodzić i nie wszyscy jeszcze przyszli – wyjaśniła".

www.wprost.pl z dnia 15.02.2004

ZAZ 968M

Ten zgrabny samochodzik miał sporo wad: niewygodne fotele, zły rozkład masy, niewielki rozstaw osi, co powodowało, że na poprzecznych garbach strasznie bujał. Jednak był lepszy od małego Fiata, no i relatywnie tani.

W zmodernizowanym zaporożcu najbardziej rzucał się w oczy brak wlotów powietrza, tzw. uszu.

ZAZ 968M

1978 r.

Akumulator
Znajdował się nie w komorze silnika, lecz w bagażniku, gdzie dostęp do niego był łatwiejszy.

Wskaźniki
Wskaźniki na desce rozdzielczej pochodziły z Łady 1200.

Silnik
W nowym modelu zastosowano ten sam silnik co w poprzedniku, czyli czterocylindrowy motor chłodzony powietrzem, o pojemności 1200 ccm.

Wlew paliwa
Ulokowany był pod pokrywą silnika. Rozwiązanie to krytykowali kierowcy, ponieważ istniało ryzyko, że podczas tankowania benzyna chlapnie na rozgrzany silnik.

Strefa zgniotu
Wypukła ściana przednia miała zrekompensować brak koła zapasowego w bagażniku, które w razie wypadku pochłaniało część impetu.

Przednia ściana
Lekko wypukła, z centralnie umieszczoną listwą ozdobną i wklęsłymi reflektorami, przypominała przód Skody 100.

Bagażnik
Po przeniesieniu koła zapasowego do komory silnika pojemność bagażnika zwiększyła się do 193 l.

Wylot powietrza
To przez szczeliny w lewym tylnym błotniku uchodziło powietrze wykorzystane do chłodzenia silnika.

Kultowe AUTA PRL-u

ZAZ 968M